SECRETARÍA DE FOMENTO

DECRETO NÚMERO 556

LEY

DE

FERROCARRILES

GUATEMALA

IMPRESO EN LA TIPOGRAFÍA NACIONAL

1898

SECRETARÍA DE FOMENTO

DECRETO NÚMERO 556

LEY

DE

FERROCARRILES

GUATEMALA
IMPRESO EN LA TIPOGRAFÍA NACIONAL
1898

547959

DECRETO NÚMERO 556

JOSÉ MARÍA REYNA BARRIOS,

General de División y Presidente Constitucional de la República de Guatemala,

En uso de las facultades que me confirió la Asamblea Nacional Constituyente, decreto la siguiente Ley de Ferrocarriles.

CAPÍTULO I.

CLASIFICACIONES DE LAS LÍNEAS FÉRREAS.

Artículo 1º—Los ferrocarriles son propiedad del Estado ó de empresas particulares.

Artículo 2º—Las líneas que pertenecen al Estado pueden ser administradas directamente por empleados que delegue el Gobierno, ó por una persona ó sociedad que las tome en arriendo.

Artículo 3º—Para dar en arriendo una ó varias líneas férreas de propiedad del Estado, se procederá siempre por subasta sobre las bases que fije el Ministerio de Fomento, á propuesta de la Dirección General de Obras Públicas.

Artículo 4º—Por ningún caso dejará de exigirse á la persona ó empresa á quien se arriende, la correspondiente garantía para el cumplimiento de sus compromisos.

Artículo 5º—La venta ó arrendamiento de la línea ó líneas del Estado se hará por una ley, y lo mismo la adquisición de un ferrocarril por el Gobierno á empresas particulares.

Artículo 6º—El Gobierno y las empresas particulares tendrán para con el público las mismas obligaciones que les imponga esta ley y el reglamento que se dicte para su aplicación.

CAPÍTULO II.

DE LA AUTORIZACIÓN PARA CONSTRUIR FERROCARRILES.

Artículo 7º—Cuando el Estado haya de construir á sus expensas una línea férrea, deberá preceder la autorización del Cuerpo Legislativo, por medio de una ley, ó bien del Poder Ejecutivo si tuviere atribuciones delegadas.

A la autorización precederá la presentación de los documentos siguientes: plano general ó mapa de la línea proyectada, perfil longitudinal, perfiles transversales, proyecto de las obras de arte principales, memoria descriptiva y justificativa, presupuesto de gastos de construcción, cuadro de las tarifas máximas para el transporte de personas y cosas, y proyecto del material rodante con que se dotará la línea y su respectivo presupuesto.

Artículo 8º—Al concederse la autorización se expresará si el Gobierno ha de construir la línea por empleados propios ó por contrato con particulares ó compañías. En cualquier forma, se hará constar cuanto interese á la vía, detalles importantes de construcción, calidad de los materiales y medios de conservación y ancho y calidad de la trocha.

Artículo 9º—El que pretenda construir un camino de hierro, dirigirá una solicitud al Ministerio de Fomento, acompañando la documentación á que se refiere el segundo inciso del artículo 7º, con las condiciones é inmunidades que tuviese en mira. La instancia, con todos los documentos, pasará al Fiscal, con el objeto exclusivo de que se manifieste si el proyecto está dentro de los límites legales, y después, á la Dirección General de Obras Públicas, á fin de que informe si en el proyecto se llenan

los requisitos técnicos impuestos por esta ley y por el reglamento; caso afirmativo, se remitirá todo al Consejo de Estado para que se emita dictamen, y sea cual fuere su opinión, podrá subscribirse el contrato entre el Ministerio de Fomento y el solicitante, enviándose después de aprobado por el Presidente de la República, á la Asamblea para la autorización legal definitiva.

Artículo 10.—El Gobierno, antes de firmarse el contrato, ó la Asamblea, á su tiempo, pueden resolver que la construcción se adjudique al mejor postor en pública subasta. En este caso, se anunciará la subasta con treinta días de anticipación, en el periódico oficial, para que presente quien quisiere, el proyecto de la línea propuesta al Ministerio de Fomento, con la memoria y los demás documentos de que trata el artículo anterior. En el día y hora señalados en los anuncios, y en el Despacho del propio Ministerio, á presencia del Subsecretario del ramo y del Director de Obras Públicas, así como de los interesados que quisieren concurrir, ó de sus representantes, se examinarán las proposiciones y documentos. Tres días después, el Ministro optará por lo que crea preferible, oyendo antes al Director de Obras Públicas, y hecho el contrato se pondrá á la aprobación del Jefe del Estado, y luego, á la definitiva de la Asamblea.

Artículo 11.—Los contratos no podrán entrar á cumplirse sin ser aprobados por el Cuerpo Legislativo, á no ser que por estar revestido el Poder Ejecutivo de facultades omnímodas, ó de especiales para legislar en Fomento, sin otra condición ni reserva, el Presidente lo consigne así al aprobar el contrato, citando la ley que le confirió dichas facultades.

Artículo 12.—Cuando la iniciativa para construir un ferrocarril, parta del Gobierno, se convocará á subasta pública, con anticipación de treinta días, procediéndose según se determina en los artículos 10 y 11, sin que en este caso haya que oirse al Consejo de Estado.

Artículo 13.—Los contratos de concesión pueden ser con personas determinadas en nombre propio, apoderadas de otras ó con propósito de formar una sociedad por capitales ó por acciones. Es indispensable consignar en el contrato que se autoriza al concesionario para formar ó constituir la sociedad ó compañía constructora, la que deberá organizarse en el plazo de seis meses, prorrogable por circunstancias especiales, á juicio del Ministerio de Fomento.

Artículo 14.—Las concesiones pueden ser con subvención ó sin ella, garantizando ó no los capitales que se inviertan, con un interés diferencial, con el producto. El Gobierno incluirá en los presupuestos del Estado la partida de responsabilidad pecuniaria, por los compromisos adquiridos.

Artículo 15.—Habiéndose otorgado por disposiciones legales el derecho de preferencia para construir ferrocarriles á compañías establecidas en la República, de todo contrato aprobado por el Poder Ejecutivo se les dará audiencia por cincuenta días, á fin de que manifiesten si hacen uso de su derecho. Caso afirmativo, se entenderá pasado el contrato con todos sus términos y condiciones á la indicada compañía; pero si dejase transcurrir sin respuesta el plazo marcado, se supondrá renunciado el derecho para la construcción de la línea proyectada.

Artículo 16.—Legalizado el contrato en forma definitiva, el concesionario hará en la Administración de Rentas un depósito de cantidad igual al tres por ciento del importe del presupuesto de la línea, en valores públicos, según su representación nominal, como garantía del cumplimiento de sus compromisos. Si no comenzaren las obras en el término que el contrato fija, salvo fuerza mayor, perderá el depósito en beneficio del Estado, pero le será devuelto en seguida que justifique haber invertido en material ó trabajos del camino de hierro una suma igual al doble de la depositada, sin perjuicio de las demás garantías que imponga el contrato respectivo.

Artículo 17.—Las concesiones en ningún caso podrán hacerse por un plazo que exceda de noventa y nueve años, siendo pacto necesario que se designe en el propio contrato que la línea y todos sus accesorios pasarán al dominio de la Nación.

Artículo 18.—El depósito del tres por ciento á que alude el artículo anterior, se hará á los quince días de aprobado el contrato. No haciéndolo, el Gobierno podrá declarar sin efecto lo concedido.

Artículo 19.—En ningún contrato se limitará el derecho de la República para hacer concesiones sobre construcción de vías que corten un ferrocarril, pero se podrá establecer la prohibición de construir otro, paralelo á cierta distancia, en las mismas direcciones, por un tiempo que no pase de quince años.

Artículo 20.—Tampoco se podrá eximir á las empresas ó personas concesionarias, de la obligación de dejar expeditas, aun durante la construcción, las carreteras ó los caminos de comunicación ineludible entre dos ó más pueblos.

CAPÍTULO III.

DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS.

Artículo 21.—La empresa concesionaria de un ferrocarril puede tener fuera de la República su dirección y principal centro administrativo, pero está obligada á sostener un representante con facultades para resolver casos de urgencia y responder á los deberes aceptados con el público y con el Gobierno. La residencia habitual del representante será la capital del Estado.

Artículo 22.—Los litigios que surgieren en favor ó en contra del ferrocarril, se resolverán por los tribunales de la Nación, no pudiéndose acudir á la vía diplomática sin alcanzar el juicio todas las instancias y por causa de violación de ley expresa.

Artículo 23.—El Estado podrá exceptuar á la empresa concesionaria del pago de toda clase de contribuciones, del uso de papel sellado y de derechos fiscales, por el tiempo que creyere justo ú oportuno, pero siempre se consignarán las exenciones en los contratos.

Artículo 24.—Las empresas publicarán sus reglamentos interiores, pero en ellos no alterarán el sentido de los contratos ni contravendrán á las prevenciones de esta ley y del reglamento general. Para modificar cualquier cláusula de las concesiones, se necesita un nuevo contrato. Los reglamentos se someterán al examen de la Dirección General de Obras Públicas y á la aprobación del Ministerio de Fomento.

Artículo 25.—Pueden las empresas cambiar y alterar las tarifas dentro del máximum establecido en el título de concesión, anunciándolo lo menos quince días antes de aplicar la reforma. El anuncio se hará gratuitamente en el periódico oficial, dándose á la vez cuenta al Ministerio de Fomento, con expresión de los motivos que ocasionaron el cambio. Los cambios de tarifa no tendrán nunca efecto retroactivo.

Artículo 26.—Los reglamentos de las empresas deberán ser visados por el Ministerio de Fomento, antes de comenzar á regir. El Ministro pondrá su conformidad cuando no se opongan á lo que prescriben esta ley y el reglamento general, ni haya inconvenientes que argüir respecto del buen servicio.

Artículo 27.—No podrá ser disputado á las empresas, mientras el contrato de concesión esté en vigor, el derecho de percibir el valor de los pasajes y transportes, ni el de velar en todas formas por la propiedad y la seguridad de la vía.

Artículo 28.—Los ferrocarriles de empresas particulares constituyen una propiedad privada, con todos sus fueros inherentes, y con sólo la limitación de los compromisos contraídos en los convenios.

Todo contrato de concesión supone el deber de acomodarse á las leyes existentes, como no se determine excepción, y á las leyes ulteriores que no lo contradigan.

Artículo 29.—Las empresas no podrán negar el pasaje de personas ni el transporte de efectos ó mercaderías, por los precios que marca la tarifa. Tampoco podrán establecer privilegios permanentes de rebajas á casas de comercio, en daño de otras, ni dar preferencias en las estaciones á empresas de carruajes ó de transportes por carros.

Artículo 30.—En toda línea férrea habrá un telégrafo para el servicio exclusivo de ella, sin que pueda utilizarse en otro destino, salvo en los casos que señalan las leyes. De no pactarse lo contrario, el Gobierno tendrá derecho á poner un alambre en los mismos postes, para sus comunicaciones oficiales, y á que en toda estación se habilite un departamento para el telégrafo oficial. Los gastos de oficina y el sueldo del telegrafista del Gobierno, serán por cuenta del erario público.

CAPÍTULO IV.

DE LA EXPROPIACIÓN FORZOSA Y DEL USO DE MATERIALES DEL DOMINIO PÚBLICO.

Artículo 31.—Los ferrocarriles son de utilidad pública, por su propia naturaleza, sin que se necesite declación expresa del Gobierno.

Para la construcción de ferrocarriles, la expropiación se hará en los términos que señala la ley respectiva.

Artículo 32.—Cuando el beneficio que obtuviere una finca ó un terreno por la construcción del ferrocarril, exceda al valor de los perjuicios que se le causen, el dueño no tendrá que satisfacer la diferencia. Los expertos al verificar la tasación de las pérdidas, declararán meramente si están compensadas con las ventajas.

Artículo 33.—Siempre queda al arbitrio de los concesionarios ó constructores y de los dueños de fincas pactar libremente la indemnización de perjuicios.

Artículo 34.—El aviso á que se refiere la ley de expropiación, se dará por la empresa del ferrocarril en construcción, treinta días antes de que hayan de ser ocupados los terrenos ó propiedades.

Artículo 35.—En ningún caso procederá la ocupación, ni será permitida sin indemnizar previamente, tratándose de propiedades que no estén indicadas en los planos que se hubieren presentado antes de la concesión, ó en adiciones ó ratificaciones á los mismos planos, hechas entre el Estado y los concesionarios.

Artículo 36.—Las empresas podrán hacerse adjudicar el derecho á colocar una cañería para proveerse de agua con destino al servicio de las líneas férreas y sus dependencias, desde una distancia más ó menos larga, á través de una propiedad particular. Los expertos tasarán la indemnización así del perjuicio que sufra el terreno, como de los que se causen durante las obras, en siembras ó en daños de frutos. Sin consentimiento del dueño no se harán otros trabajos, ni el canal ó conducto serán más extensos de lo indispensable para colocar la cañería. tubos ó cloacas.

Artículo 37.—Es caso, también, de expropiación forzosa, por causa de utilidad pública, el agua que perteneciendo al dominio privado, por derecho directo ó servidumbre, sea absolutamente necesario para el servicio del ferrocarril, valuándose entonces los perjuicios totales que halla de sufrir el propietario á quien se priva del agua.

Artículo 38.—Cuando otra cosa no se determine en los contratos de concesión, las empresas no satisfarán cantidad alguna por el paso de la línea por terrenos del Estado ó por terrenos comunales, ni por aprovechamiento del agua del dominio común, siempre que no se perjudique ó vulnere un derecho particular.

Artículo 39.—Si el Estado autorizare la ocupación de terrenos comunales para una línea, estaciones, depósitos y demás dependencias, sin recompensa alguna, el Gobierno indemnizará con otros terrenos, si los tuviere, ó en otra forma, á los municipios, si la merma del terreno comunal causare perjuicios á los vecinos y no los renuncian espontáneamente.

Artículo 40.—Salvo urgencia reconocida por el Ministerio de Fomento y que tenga por razón la necesidad de continuar las obras, la ventaja de abrir nuevos trabajos ó el daño que se seguiría de no emprenderlos, nunca se procederá á la ocupación de terrenos, edificios ó propiedades del dominio particular, al tenor de lo dispuesto en la ley de expropiación, sin haber indemnizado el valor de lo expropiado ó sin que se declare que los beneficios compensan los perjuicios ó daños.

CAPÍTULO V.

DE LA RESCISIÓN Y CADUCIDAD DE LOS CONTRATOS DE FERROCARRILES.

Artículo 41.—El Estado y las empresas concesionarias pueden rescindir de común acuerdo el contrato hecho, con indemnización ó sin ella, bien para encargarse el Gobierno de las obras ó para pactar con otra persona ó compañía. La rescisión se hará con las mismas formalidades y trámites adecuados con que se hizo el contrato.

Artículo 42.—La caducidad procede cuando el concesionario no cumple alguna de las condiciones esenciales del contrato, no acaba las obras en el término prefijado, ó suspende indefinidamente los trabajos, poniéndose en el caso de imposibilidad absoluta de concluirlos en la época señalada, salvo el caso de fuerza mayor.

Artículo 43.—Declarada la caducidad, quedará á beneficio del Estado todo el haber de la empresa, si al Gobier-

no conviniere, asumiendo las obligaciones á cargo de ella, según las leyes comunes.

Artículo 44.—De la declaración de caducidad, comunicada por el Gobierno, cabe recurso ante el Tribunal Supremo de Justicia.

Artículo 45.—Una vez caducada la concesión, por declaración del Gobierno consentida, ó por sentencia definitiva del tribunal competente, se anunciará una subasta para construir ó terminar el ferrocarril proyectado, y se celebrará en la misma forma que la primera.

Artículo 46.—Previamente al anuncio de subasta se hará el justiprecio de las obras realizadas, del valor de las propiedades adquiridas y del material, así como del estado de las obligaciones, para tenerlo todo en cuenta al presentar las licitaciones y practicarse la subasta.

Artículo 47.—No habiendo licitadores, se anunciará por segunda vez otra subasta, con reducción de un veinte por ciento de los valores tasados; y si tampoco los hubiere, con rebaja de otro veinte por ciento se convocará á tercera subasta.

Artículo 48.—Aprobado el remate en favor de uno de los solicitantes, por el Gobierno y aprobada definitivamente la concesión por la Asamblea, el rematante hará el depósito de tres por ciento del valor de las obras que faltan que ejecutar, en valores públicos, en la Administración departamental de Rentas, dentro de los quince días inmediatos al en que se le comunique, y dará fianza por el valor de las propiedades y materiales que remató.

Artículo 49.—El derecho de preferencia para construir líneas férreas, que se hubiere otorgado por contratos anteriores, es aplicable á este capítulo, en cuanto á la caducidad y rescisión.

No estando reconocido el derecho de preferencia, respecto á ferrocarriles que el Gobierno por su cuenta se proponga construir, no podrá por ningún motivo pactarse en los contratos ulteriores.

Artículo 50.—Si celebradas tres subastas después de caducado un contrato de concesión, no hubiere solicitante ó no fueren aceptables las condiciones propuestas, puede el Gobierno construir por administración ó abandonar los trabajos hechos, subastando los materiales y propiedades de la compañía extinguida.

CAPÍTULO VI.

REGLAS GENERALES PARA LA CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS FERROCARRILES.

Artículo 51.—En toda concesión para construir líneas férreas, se establecerá cuál ha de ser el ancho de la vía, si ha de haber una vía ó dos y la calidad de los materiales que deban emplearse.

Artículo 52.—El Gobierno procurará que sea uniforme el sistema de vías y rieles para el plan general de ferrocarriles, no estableciendo condiciones diversas en ese punto, ni admitiéndolas especialmente respecto de líneas que hubieren de ponerse en contacto.

Artículo 53.—Al construirse un ferrocrrril no se obstruirá el paso reconocido por carreteras nacionales ó vecinales. Si conviniere cambiar el lugar de paso, se hará de común acuerdo entre el Gobierno y la empresa, ó entre la empresa y los municipios interesados; pero á expensas de la compañía concesionaria.

Artículo 54.—Cuando el paso de una carretera no fuere á nivel y haya de construirse un puente para el ferrocarril, la luz del puente equivaldrá á la anchura del camino, y lo alto en el centro, no menos de cuatro metros y medio.

Artículo 55.—Cuando la empresa tuviere necesidad de obstruir un camino para la construcción de la línea férrea, habilitará un paso por otra parte á la menor distancia posible, siendo de su cuenta los gastos.

Artículo 56.—Los constructores de una línea dejarán expedito el curso de ríos ó torrentes, de tomas ó fuentes, haciendo las obras necesarias.

Artículo 57.—No se podrá cegar ningún manantial ni aún con el pretexto de que no sea utilizable.

Artículo 58.—Si para construir un ferrocarril, tiene que atravesarse una finca particular, completamente cercada, la empresa cercará por su cuenta los dos lados de la vía en los límites de su propiedad, dejando siempre comunicadas las dos partes de la finca.

Artículo 59.—La distancia de una á otra estación, habiendo lugares habitados á una legua ó menos de la vía, no pasará de cuatro leguas geográficas (20 kilómetros).

Artículo 60.—Las empresas están obligadas á mantener las vías en buen estado y á proveerlas del material necesario. Toda persona puede denunciar al Gobierno ó á las autoridades superiores de los departamentos ó de los pueblos que la línea atraviese, los defectos que observe ó los peligros que amenacen por el mal estado del camino, de los puentes, del material ó de los demás elementos anexos al ferrocarril, sin que aparezca como denunciante para los efectos legales. Cuando exista un riesgo positivo, es un deber denunciarlo, bajo las responsabilidades que fijará el reglamento general. En todo tiempo tendrá la Dirección General de Obras Públicas el derecho de inspeccionar las líneas férreas, su material y demás anexos, siendo obligación de las empresas dar al delegado de la Dirección todas las facilidades para el desempeño de su cometido.

Artículo 61.—Las empresas no pueden arrojar material gastado ú otros despojos sobre las haciendas vecinas á la línea, ni traspasar por ningun caso el límite de la propiedad, sin permiso del dueño del predio próximo, ni cerrar el paso de las aguas á que tuviere derecho.

Artículo 62.—Los propietarios de fincas limítrofes á las líneas férreas, no pueden, á su vez, echar en ellas los despojos de la hacienda, ni arrojar los desagües.

Artículo 63.—En el cruce de las líneas férreas con las carreteras ó caminos vecinales, habrá constantemente un guarda de la empresa, quien cerrará con barreras la carretera ó camino en el punto de intersección con la línea, antes del paso de los trenes.

Artículo 64.—No es permitido transitar por los caminos de hierro, ni conducir ganados, ni apacentarlos dentro del límite de la propiedad de la empresa, bajo las penas establecidas en el reglamento.

Artículo 65.—Tampoco es permitido hacinar á menos de cien metros de la línea, materiales ó frutos fácilmente inflamables, ni establecer fábricas de pólvora, ni mover terrenos ó canteras con dinamita ni con otros medios explosivos.

Artículo 66.—Bajo ningún concepto conducirán ó transportarán las empresas, sustancias inflamables, en trenes de pasajeros ni en trenes mixtos. En los trenes de carga las materias inflamables se colocarán en los últimos carros.

Artículo 67.—No será admisible á una empresa, como justificación del descuido de conservar las líneas, la excusa de la falta de rendimiento ó de producto.

Artículo 68.—El Gobierno tiene el derecho de vigilar el estricto cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios, en la construcción y conservación de las líneas férreas. Periódicamente hará que se examinen por la Dirección General de Obras Públicas, los trabajos, á fin de que se repare ó corrija lo necesario.

Artículo 69.—Cuando por negligencia ó imposibilidad de la empresa, y después de advertida, no estuviere la línea en condiciones de asegurar la circulación, el Gobierno tomará sus medidas para restablecer el orden, á expensas de la compañía ó persona concesionaria.

CAPÍTULO VII.

DE LAS RESPONSABILIDADES.

Artículo 70.—Es responsable la empresa por los daños y perjuicios que causen los trenes, cuando el motivo que

los produce fuere originado por el mal estado de la línea ó del material, ó por mala fe ó por descuido de sus empleados.

La responsabilidad es sólo civil si no hay prueba de que procediera con imprudencia temeraria por conocer el mal estado de la línea, de las locomotoras ó carros.

Artículo 71.—Cuando por culpa de uno ó varios empleados ó por descuido punible, pasa algún accidente, la responsabilidad criminal es de los empleados, y la civil de la empresa.

Artículo 72.—No hay responsabilidad por acontecimientos puramente fortuitos ó por fuerza mayor imprevista.

Artículo 73.—Son responsables por imprudencia temeraria, los empleados que causaren una desgracia por atravesar un túnel, puente ó terraplén, cuando hay algún indicio de que existe peligro; y lo mismo lo es la empresa, si ordenó el paso á pesar de estar advertida.

Artículo 74.—Si las máquinas ó locomotoras arrojan chispas bajo la presión que exige la velocidad del itinerario aprobado, y no se demuestra que estén en malas condiciones para el servicio, no hay responsabilidad de la empresa aunque se produzca incendio por volar alguna chispa á distancia más ó menos próxima.

Artículo 75.—Los propietarios de fincas limítrofes á las líneas, son responsables por los daños y perjuicios que causaren al público y al ferrocarril, arrojando malezas, piedras, troncos ú otros materiales sobre la vía, aunque no hayan tenido intención deliberada de producir un mal. Igualmente lo son, los que con imprudencia hagan cruzar ganados por la línea, sin las debidas precauciones, ó los apacenten en las propiedades de la empresa ó dentro de la faja de concesión.

Artículo 76.—Los que voluntariamente pusieren obstáculos en la línea férrea, ó hicieren daños en los puentes y demás obras, son responsables de los males que ocasio-

nen, con circunstancias agravantes. El hecho de colocar aquellos obstáculos, constituye un delito aunque sean prevenidas las consecuencias.

Artículo 77.—El conductor, maquinista ú otro empleado del ferrocarril en servicio, que abandone su puesto, comete un delito de imprudencia si no lo abandonó con intención de producir mal, y un delito más grave, si hubo deliberación. En todo caso es responsable de los sucesos que se produjeren por su descuido ó por su malicia.

Artículo 78.—Los delitos ó faltas cometidos con ocasión de los ferrocarriles, serán juzgados por los tribunales ordinarios, excepto en los casos que determinen leyes especiales.

Artículo 79.—Los descarrilamientos, incendios y desgracias de cualquiera clase que ocasionen á los trenes, y provengan de insurrecciones ó azonadas, se considerarán como delitos comunes, aunque se alegue que el objeto principal era un fin político.

CAPÍTULO VIII.

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 80.—En todos los contratos de concesión el Gobierno se reservará el derecho de adquirir el ferrocarril proyectado, por una cantidad que indemnice á los concesionarios de los gastos, con un quince por ciento de beneficio.

Artículo 81.—Si no conviniere al concesionario el precio, por haber cambiado las circunstancias ó nivel de los valores, se capitalizará el promedio del producto en cinco años, no añadiéndose en este caso prima alguna.

Artículo 82.—La empresa concesionaria de un ferrocarril, no podrá oponerse á que su línea sea cruzada por otra vía férrea ó por un camino ó canal que se abra con

autorización del Gobierno, teniendo derecho á la indemnización correspondiente por daño del material fijo ó por otras pérdidas.

Artículo 83.—Cuando dos líneas se pongan en contacto en el lugar del término de una y de principio de otra, arreglarán el enlace para el envío de la carga respectiva, pudiendo convenir en la circulación de los trenes recíprocos y en la manera de hacerse los pagos é indemnizaciones.

Artículo 84.—En caso de guerra, el Gobierno de la República podrá hacer suspender la circulación de los trenes, ó utilizarlos para objetos del orden público, con la obligación de indemnizar á la empresa los perjuicios que en cualquiera de ambos casos se siguieren.

Artículo 85.—El Gobierno velará por la seguridad de los ferrocarriles, pero no es responsable por los daños que causaren las facciones ó los perturbadores del orden público.

Artículo 86.—Las empresas de ferrocarriles, en cuanto al transporte de efectos, tienen los deberes que el Código Civil asigna á los porteadores. Su obligación es entregar la carga que reciben, satisfacer el desperfecto que sufriere ó el valor si se extraviare.

Artículo 87.—Por pérdida ó extravío de un bulto ó de varios, las empresas pagarán el precio que el interesado justifique plenamente; pero no se las podrá exigir indemnización de perjuicios que no sean de evidencia. No habiendo la justificación completa, abonará la empresa un valor prudencial.

Artículo 88.—Cuando los reglamentos interiores de las líneas férreas han obtenido la conformidad del Gobierno, y en ellos se fija el precio de cada bulto para caso de extravío, la empresa no estará obligada á otra cosa.

Artículo 89.—Los bultos, mercaderías ó efectos que se manifestaron especialmente á los empleados de la compañía, serán indemnizados, caso de pérdida, según la

prueba del dueño, no obstante lo prescrito en el artículo anterior.

Artículo 90.—El Gobierno no podrá autorizar ni consentir que las empresas vendan ó hipotequen las líneas férreas á Gobiernos extranjeros, ni que establezca diferencia de fletes en favor de los productos de importación de nacionalidad determinada.

Artículo 91.—Tampoco podrá el Gobierno de la República renunciar el derecho de que las contiendas de interés con los particulares se resuelvan por los tribunales del país.

Artículo 92.—Esta ley y el reglamento para su aplicación, obligarán en lo sucesivo á toda empresa que se constituya, y desde luego á las existentes, en lo que no se oponga á las cláusulas de los contratos de concesión ó de los que después se hubieren pactado.

Artículo 93.—El reglamento general determinará las instrucciones previas para obtener la concesión, los deberes de detalle de las empresas y la manera y forma de establecer lo vigilancia sobre las líneas férreas, así como los casos de caducidad y rescisión de los compromisos contraídos.

Artículo 94.—Del presente decreto se dará cuenta á la Asamblea Nacional Legislativa en sus próximas sesiones.

Dado en el Palacio Nacional, en Guatemala, á primero de febrero de mil ochocientos noventa y ocho.

José María Reyna Barrios.

El Secretario de Estado en el
Despacho de Fomento,

F. García.